Historia Om Kärror

Medeltida städer

Kärror

För tiden före 1500-talets senare del är uppgifterna i källor och litteratur om vagnmakaryrket mycket fåtaliga om alls förekommande. Under medeltiden utgjorde städernas borgare ca 25-30 % av borgarkåren, men inga vagnmakare tycks ha funnits där under denna tid. I städerna på kontinenten var emellertid skråväsendet utbildat redan under 1000-1100-talet och vagnmakarna påträffas i Basel 1248. För lanthantverket saknas källor nästan fullständigt före Gustav Vasas fogderäkenskaper, men av landskapslagarna kan slutas, att det funnits hantverkare i landet även under medeltid. De vagnar och kärror som tillverkades under forn- och medeltid, kunde eventuellt tillverkas av timmerman. Först på 1560-talet nämns vagn- och hjulmakeri som hantverk i Bergen. I Danmark finns ett antal personnamn från medeltid som tyder på att vagnmakare kan ha funnits där på 1400-talet. Namnen är " hiwaelman" 1430, "Karmmagers" / Karetmager = vagnmakare/ 1462.

För tiden före 1500-talets senare del är uppgifterna i källor och litteratur om vagnmakaryrket mycket
fåtaliga om alls förekommande. Under medeltiden utgjorde städernas borgare ca 25-30 % av borgarkåren
men inga vagnmakare tycks ha funnits där under denna tid. I städerna på kontinenten var emellertid skråväsendet utbildat redan under 1000-1100-talet och vagnmakarna påträffas i Basel

Kärror

På 1500-talet ökade förutsättningarna för vagnmakeriet, då de första täckta åkvagnarna började användas på kontinenten. Till Sverige infördes den första täckta åkvagnen från England 1550 av Johan III.
Under 1500-talet kan många, kanske de flesta, vagnmakare knytas till hovet och dess närmaste omgivning, samt krigsmakten, ett förhållande, som gäller även 1600-talets början. Även andra vagnmakare nämns, bl.a. den förste vi säkert kan spåra i källorna, nämligen en från Stora Tuna i Dalarna.
Han omnämns i taxeringsregistret till Älvsborgs lösen I57I.

Vagnmakeriet drevs i liten omfattning och mästare arbetade helt ensam i verkstaden. I615-16 har antalet städer, där vagnmakare nämns, ökat. Källan ar har likaså taxeringslängden över Älvsborgs lösen I6I3 och det gäller här tredje och fjärde terminen 1615-16. Nu har också Uppsala en hjulmakare samt Linköping och Vadstena vagnmakare eller vagnsmeder. 20 På 1650-talet har antalet ökat till tolv städer men sammanlagt femton verkstäder. Det gäller här städer men speciella förutsättningar, såsom gruvindustri eller manufakturer, där transportmedel hade stor betydelse.

Kärror

1663 synes vagnmakarna ha blivit så många, att de kunnat bilda ett eget skråämbete. Villkoret för att detta kunde ske var, att minst fyra mästare, från 1669 till tre, fanas i en och samma stad. Detta villkor kunde då endast Stockholm uppfylla, merparten av huvudstadens vagnmakare var under 1600-talet utlänningar troligen var det tyskar, som bildade Stockholms vagnmakarämbete 1663, vilket framgår av texten på sigillet:

Der Wagenmacher Ampt Sigell in Stockholm A° 1663. Orsaken till det stora inslaget av utlänningar var säkert, att de var specialister, som tillverkade de fina åkvagnarna, som på I600-talet med vägarnas förbättrade beskaffenhet började få ökad användning bland adeln och förmöget borgerskap i Stockholm. Några siffror från mantalsrullarna belyser förhållandena i Stockholm 1689. I skråbundet vagnmakeri var då sysselsatta 36 personer av
3 323 hantverkare i staden. Av dessa 36 var 12 mästare, 7 utländska och 5 svenska. 26 Utom dessa tillkom hantverkare utom skrå s.k. bönhasar.

Under 1700-talet växer antalet vagnmakare och fler städer får egna skråämbeten. I Stockholm är dock antalet i stort sett oförändrat vid 1700-talets mitt, tio mästare plus elva gesäller och sjutton lärpojkar. I 1770 års mantalslängd märks dock en ökning till sexton mästare, aderton gesäller och trettiotre lärpojkar.

Kärror

1750-talets siffror kommer från de hantverksförteckningar, som magistraterna inlämnade till kommerskollegium vid decenniets början. Vagnmakare finns nu i 22 av landets 79 städer, av dessa städer är det emellertid endast fyra som har förutsättningar att bilda egna ämbeten, nämligen Göteborg med tre vagnmakare, Jönköping med fem, Uppsala med tre och Växjö med tre. Från två av dessa, Göteborg och Jönköping, finns mycket riktigt sigill bevarade från 1700-talet; Göteborgs från 1773 och Jönköpings från 1749. Utom från dessa städer finns också sigill från Norrköping 1767 och Örebro. På 1790-talet har städerna med vagnmakarna ökat till dubbelt så många, antalet verkstäder med 220 % och antalet anställda med 300 %. Detta är den största ökningen inom samtliga hantverk under denna tid. Ytterligare nio städer har nu förutsättningar att bilda egna ämbeten. Denna ökning kan delvis förklaras genom den ökade användningen av åkvagnar även bland borgerskapet men städernas vagnmakare måste under 1700-talets slut även ha arbetat med enklare arbetsfordon åt bönderna, något som kan förklara vagnmakeriets förekomst även i småstäder.

Kärror

Lärlingarna kunde gå i lära upp till sex år 1727. Gesällernas anställning var normalt ett kvarts år hos varje mästare och de hade på 1740-talet en lön på fem å sex d.k.m. Det finns en uppgift från 1742 att en gesäll fått vänta upp till elva-tolv år på att vinna mästerskap. Vad gäller hantverkarnas förhållande till kundkretsen finns två olika typer, dels lönehantverk dels prishantverk efter den tyske ekonomen Buchers termer.
Kanske man kan säga så här för vagnmakarna till ett mellanting mellan dessa; d.v.s. de arbetar både på beställning samt håller eget lager och arbetar för marknaden.
Det mesta tillverkades således på beställning och i Ämbets- och byggningskollegiets protokoll 1743 och 1754 sägs att kapitalbehovet täcktes genom förskott från beställarna. Egen lagerhållning förekom men detta gällde råvaror. Under 1700-talet finns belägg för den stora omfattningen, som lanthantverket hade inom hjul- och vagnmakeri.
Tillverkningen har varit koncentrerad till vissa bygder såsom Göingebygden, Östergötlands skogsbygder, Östbo härad i Jönköpings län m.fl. bygder.
Under 1800-talet upphörde skråväsendet i vårt land. Den första stora reformen kom 1846 med fabriksoch hantverksordningen och följdes 1864 av en handels- samt fabriks- och hantverksordning, vari fastslogs fullständig näringsfrihet. Redan tidigare hade dock skråtvånget börjat luckras upp. på 1790-talet hade lanthantverkare fått dispenser från att tillhöra städernas skrån.

Kärror

På 1830-talet frigjordes vagnmakeriet från skråtvånget, då man ansåg att skråtvånget var alltför hämmande på denna sammansatta tillverkning innefattande inte bara vagnmakare, som gjorde enbart träarbetet, utan också smeder, sadelmakare och målare. Dessa företag fordrade så stora kapitalinsatser att skrågesällerna, som sökte burskap, inte kunde uppbringa dessa. 1831 genomdrev kommerskollegium att åkdonstillverkningen skulle räknas in bland fabrikshanteringarna. Dessa verkstäder förbehölls i

kollegieförslag 1836 åt städerna, men antalet tillåtna lanthantverk, de s.k. gärningsmannayrkena, ökade,

I den sociala befolkningsstatistiken kan utläsas hur stor del, som upptogs av lanthantverk, och hur stor del av denna, som utgjordes av vagnmakare/ obs. inte bara mästare/. Antalet hantverkare ökade med mindre fluktuationer från 1820 till 1855 från 36 % till 43 % totalt. Av detta utgjorde vagnmakarna 20 respektive 34 % och kom därmed på femte plats bland lanthantverken.

Kärror

Dragkärra. Olika konstruktioner förekommer. Gemensamt för dem är att de drages av människa och därför är av ringa storlek. Konstruktionerna är enkla med ett lådliknande överrede fastsatt på skalmarna eller på axeln. I det senare fallet består draganordningen av en enda stång med ett handtag, överredet kan också bestå av en häck fastsatt på svallarna eller skalmarna.

Dyngkärra. Består av ett lådliknand skrov med lucka baktill. Skrovet är fastsatt på skalmarna, vilka vilar på hjulaxeln. För att gödseln i kärran lätt skall kunna avlägsnas, kan kärran tippas, vilket är möjligt genom att skrovet är ledbart förenat med underredet och är placerat så att tyngdpunkten ligger långt bak. För att hålla skrovet kvar vid körning, finns på skalmen en hank el, dyl., vilken kan läggas om en tapp el. likn. på skrovets.

Iskärra. En robust kärra byggd för att bär tunga islass. Hjulen är 105 cm. i diameter med 2 3/4"breda lötar. Skrovet är 92 cm. brett nedtill och vidgas uppåt, där det mäter 114 cm. Höjden på skrovet är 91,5 cm. Den liknar vinkelkärran.

Långkärra. En enkel rektangulär botten av bräder monterad på hjulaxeln. Vid bottnens främre ända är skalmarna fastsatta. På denna brädbotten kan häckar sättas. Kärran är längre än andra kärrtyper. Ofta används kärran utan häckar vid transport av sädeskärvar.

Mjölkkärra. En 193 cm. lång och 36 cm. hög och i botten 74 cm bred, upptill 10 cm. bredare kärra. Används vid transport av mjölkflaskor.

Kärror

NE PAS